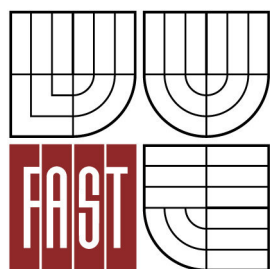




VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



**FAKULTA STAVEBNÍ
ÚSTAV ARCHITEKTURY**

**FACULTY OF CIVIL ENGINEERING
INSTITUTE OF ARCHITECTURE**

URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ NÁBŘEŽÍ ŘEKY JIHLAVY V TŘEBÍČI

URBAN DESIGN OF WATERFRONT IN TŘEBÍČ

DIPLOMOVÁ PRÁCE
DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE
AUTHOR

BC. OTAKAR SOUČEK

VEDOUCÍ PRÁCE
SUPERVISOR

Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2014



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	N3504 Architektura a rozvoj sídel
Typ studijního programu	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
Studijní obor	3501T014 Architektura a rozvoj sídel
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Diplomant	Bc. Otakar Souček
Název	Urbanistické řešení nábřeží řeky Jihlavy v Třebíči
Vedoucí diplomové práce	Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Datum zadání diplomové práce	30. 11. 2013
Datum odevzdání diplomové práce	23. 5. 2014
V Brně dne 30. 11. 2013	

.....
prof. Ing. arch. Alois Nový, CSc.
Vedoucí ústavu

.....
prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA
Děkan Fakulty stavební VUT

Podklady a literatura

Územní plán města Třebíč – výřez

Situace místa stavby – polohopis a výškopis

Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. [s.l.] : Nakladatelství ČVUT, 2007. 26 s. ISBN 978-80-01-03742

Holl, Steven. Paralaxa.

Zadražilová, Miroslava: Intenzivní městské struktury, pojednání k disertační práci, 2010

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“, Consultinvest Praha 2000

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy

Zásady pro vypracování

Tématem zadání je urbanistický návrh nábřeží řeky Jihlavy v Třebíči, v těsném sousedství historického středu města. Řešením by měl být návrh nábřeží i přelehlých objektů k němumíchání různých funkcí s převahou bydlení (bydlení, dílny, obchody, kanceláře, restaurace a vhodné pracovní příležitosti).

Diplomová práce bude obsahovat:

- Dokladovou část
- Urbanisticko - architektonickou studii
- Model

Výkresová část bude zpracována s využitím CAD, textová část a případné tabulkové přílohy budou zpracovány v textovém a tabulkovém editoru PC. Ve stanoveném termínu bude výsledný elaborát odevzdán vedoucímu diplomové práce v úpravě a kompletaci podle jednotných pokynů Ústavu architektury FAST VUT v Brně. Při zpracování diplomového projektu je nezbytné řídit se směrnicí děkana č. 12/2009 vč. příloh č. 1, 2, 3: Úprava odevzdání a zveřejňování vysokoškolských kvalifikačních prací (VŠKP) na FAST VUT.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A.DOKLADOVÁ ČÁST

B.URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě
- urbanistická studie v úměrném měřítku
- urbanistický detail v úměrném měřítku
- úplný projekt ve formátu A3, A2
- presentační plakát 700/1000mm na výšku

C.MODEL v úměrném měřítku

CD s dokumentací celého projektu

Předepsané přílohy

.....
Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Vedoucí diplomové práce

Abstrakt

Urbanistická studie řeky Jihlavy v Třebíči je zaměřena na oblast od pěší lávky u Sadů na Polance po Smetanův most. Návrh zkoumá možnosti zatraktivnění nábreží pro pěší a umožnění přístupu k řece Jihlavě v celém řešeném území. Výkresová dokumentace se studií nábreží je v měřítku 1:2000. Vybrané urbanistické detaily jsou v měřítku 1:500. Řezy korytem řeky a nábrežím jsou v měřítku 1:200. Dále je v diplomové práci řešena přestavba současného autobusového nádraží a částečné odkrytí Stařečského potoka, který se vlévá do řeky Jihlavy.

Klíčová slova

Třebíč, Jihlava, nábreží, Stařečský potok, Smetanův most, Homolkův mlýn, Hasskova zahrada, Havlíčkovo nábreží, lávka plk. J. Svobody, Svojsíkovo nábreží, Podzámecká niva, autobusové nádraží Třebíč, Sady na Polance.

Abstract

The urban study of the river Jihlava in Třebíč is focused on the area stretching from the pedestrian bridge near „Sady na Polance“ to the Smetana Bridge. This design analyzes possible alternatives to make this river embankment more attractive for pedestrians and to enable pedestrians entry to the riverbank throughout the whole length of the river in this area. The drawing documentation of this study is scaled 1:2000. The selected urban details are scaled 1: 500. The cross-sections of the riverbed and the river bank are scaled 1:200. This master thesis further addresses a solution for the reconstruction of the central bus station. The significant point of the thesis is the partial uncovering of the Stařeč Brook, which is covered in the pipe nowadays. This stream creates a small tributary of the river Jihlava.

Keywords

Třebíč, Jihlava, embankment, river front, the Stařeč Brook, the Smetana Bridge, the Homolka Mill House, the Hasssek Garden, the Havlíček River Side, the Pedestrian Bridge of Svoboda, the Svojsík River Side, the Central Bus Station of Třebíč.

...

Bibliografická citace VŠKP

Bc. Otakar Souček *Urbanistické řešení nábreží řeky Jihlavy v Třebíči*. Brno, 2014. 19 s., 18 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 23.5.2014

.....
podpis autora
Bc. Otakar Souček

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY VŠKP

Prohlášení:

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 23.5.2014

.....
podpis autora
Bc. Otakar Souček

Seznam výkresů

č.	název výkresu	měřítko
<u>Analytická část</u>		
01	Problémový výkres širších vztahů	1:5000
02	Problémový výkres řešeného území	1:2000
03	Analýza historie: ortofoto 1953, historická mapa 1835	1:3000
04	Analýza stáří zástavby	1:2000
05	Schwarzplan – rok 1835 a současnost	1:2000
06	Analýza dopravy	1:2000
07	Analýza zeleně	1:2000
08	Analýza podlažnosti	1:2000
09	Analýza výřezu územního plánu	1:2000
<u>Návrhová část</u>		
10	Urbanistický koncept	1:2000
11	Dispoziční řešení	1:2000
12	Návrh asanace	1:2000
13	Návrh dopravního řešení	1:2000
14	Přestavba autobusového nádraží – <i>urbanistický detail</i>	1:500
15	Přestavba autobusového nádraží – <i>řezy</i>	1:200
16	Havlíčkovo nábřeží – <i>urbanistický detail, řezy, perspektivy</i>	1:500
17	Hasskova zahrada, Homolkův jez – <i>urbanistický detail, řezy, perspektivy</i>	1:500
18	Reference	

Průvodní zpráva

Identifikační údaje

Název práce: Urbanistické řešení nábreží řeky Jihlavy v Třebíči

Autor: Bc. Otakar Souček

Vedoucí práce: Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

Konzultant dopravní části: Ing. Martin Smělý

Oponent: Ing. arch. Lukáš Ležatka, Ph.D.

Termín odevzdání: 23. května 2014

Kraj: Vysočina

Město: Třebíč

Městská část: Vnitřní město, Stařečka

Výměra řešeného území: 334 830 m²

Popis obce:

Město Třebíč je přirozeným správním, kulturním, společenským a průmyslovým střediskem jihozápadní Moravy. Mezi podobce patří Borovina, Budíkovice, Horka-Domky, Jejkov, Nové Dvory, Nové Město, Pocoucov, Podklášteří, Ptáčov, Račerovice, Řípov, Slavice, Sokolí, Stařečka, Týn, Vnitřní Město a Zámostí. Rozkládá se na obou březích řeky Jihlavy v podhůří Českomoravské vysočiny.¹

Vymezení území

Urbanistická studie nábreží řeky Jihlavy v Třebíči je zaměřena na oblast od pěší lávky u Sadů na Polance po Smetanův most. V diplomové práci je také řešena přestavba současného autobusového nádraží. Území dál od řeky je vymezeno ulicí Sucheniova, Komenského náměstím, Hasskovou ulicí, Karlovým náměstím, Jejkovskou bránou, ulicí Smila Osovského a Hlavovou. Na druhé straně řeky prochází hranice řešeného území pod Zámeckým parkem, ulicí Pod Zámkem, Žerotínovým náměstím, ulicí L. Pokorného a Subakovou, dále Hasskovou zahradou, ulicí Soukenickou a Zdislavinou.

Úvod

Základním principem proměny řešeného území, které se nachází v samotném historickém centru Třebíče, je propojení nábreží a využití různorodého architektonického a urbanistického charakteru. Ať už se jedná o Třebíčský zámek a pod ním Podzámeckou nivu, Židovskou čtvrť a za ní prudkou skálu vystupující z řeky Jihlavy díky trebičskému zlomu. Nebo velké starobylé Karlovo náměstí na druhé straně Jihlavy. Dále je zde autobusové nádraží, které také v současnosti tvoří jednu z mnoha tváří dnešní Třebíče. V předdiplomovém projektu jsem se zabýval rozvojem území, které bylo dále od centra. Jednalo se o oblast částečně v městské čtvrti Nové Dvory a Jejkov. Vymezeno bylo na řece Jihlavě Smetanovým mostem a ulicí Sportovní. Ulice ohraničující řešené území byly (bráno od severu proti směru hodinových ručiček): Velkomeziříčská, Cyrilometodějská, Kateřiny z Valdštejna, Husova, Bráfova třída, Sportovní, Rafaelova. Během této studie jsem více poznal Třebíč a její problémy, zejména pak jádro města.

¹ http://www.mistopisy.cz/o-obci_trebic_6024.html

Problémy města výstižně přirovnal italský architekt Fulvio Scapellati v 90. letech, ke krásnému, ale těžce poškozenému historickému stolu. Poškození však nespočívá jen v otlučených či zcela chybějících zdobných prvcích, ale v ohrožení jeho samotné stability. Pokud chceme stolu navrátit nejen jeho krásu, ale i funkčnost, je třeba v první řadě opravit jeho rozviklané nohy a teprve poté se věnovat detailům. Jinak se můžeme dočkat toho, že se stůl zřítí a naše předchozí práce přijde vniveč. Převedeme-li tuto metaforu do méně květnatého jazyka, lze ji chápat následovně: Pokud má centrum téměř čtyřicetitisícového města řádně fungovat, nelze ho chápat jen jako Karlovo náměstí s nejbližším okolím. To je jen jedna noha onoho pomyslného stolu. Zbývajících třemi jsou prostor Stařečky včetně dnešního autobusového nádraží, bývalý benediktinský klášter s bazilikou sv. Prokopa a hospodářským zázemím (pozdější školní statek) a bývalá židovská čtvrť.² K tomu bych dodal, že zde existuje ještě jeden významný fenomén, a tím je řeka Jihlava, bez kterého by samozřejmě Třebíč nebyla tím městem, jakým je. Dnes už je problém chaotického uspořádání prostoru bezprostředně navazujícího na baziliku a chátrající Židovské čtvrti zcela vyřešen, ba co víc, čtvrť byla 3. července 2003 spolu se zámekem zapsána do Seznamu světového dědictví UNESCO. Zbývá tedy autobusové nádraží a Karlovo náměstí, které ale v diplomové práci není zcela zahrnuto. Pokud bych se držel příkladu onoho zmiňovaného architekta, dovolil bych si podotknout, že stůl by stále nefungoval, i kdyby měl nohy všechny čtyři, protože nábreží nefunguje zcela ideálně, v některých úsecích prakticky vůbec. Dovolím si proto tvrdit, že stůl má díry v desce a i kdyby se přikryly ubrusem, stále tam budou. Nabízím ve své diplomové práci možnost řešení, jakým by se Třebíčská nábreží v centru mohla ubírat s ohledem na to, že zde již proběhla velmi nákladná realizace protipovodňových opatření, která představují velká omezení. Na druhou stranu vzpomínky na ničivou květnovou povodeň z roku 1985 už snad nejsou tolik živé a nyní zkusíme město s řekou zase trochu propojit. Tato diplomová práce je pojata jako vize a nejsou v ní řešeny vlastnické vztahy.

Širší vztahy

Územní plán města Třebíč

Rozvoj města byl řízen směrným územním plánem z r. 1975, ke kterému byly postupně v roce 1987 a 1993 zpracovány Změny a doplňky. Nový územní plán je z roku 2009; měřítko 1 : 5000, návrhové období je stanoveno do r. 2020. Území obce má celkem 5 758 ha. Průměrná hustota je 77 obyvatel/km².

Třebíčský městský region má lokální význam pro obce s přirozeným spádem do centra regionu – města Třebíče, kde jsou soustředěny pracovní příležitosti i občanská vybavenost vyššího stupně. Třebíčský městský region je vymezen především jako spádové území pro obchodní vybavenost a služby. Pro správu, administrativu, školství, zdravotnictví a pracovní dojížďku je vymezen jako spádový obvod celý okres.

Kulturněhistorický potenciál a organizace sídla

Třebíč má zachovalé původní historické jádro. V rámci městské památkové zóny (MPZ) se dále nachází zámecký areál a Židovské město. Z historických památek vynikají bazilika sv. Prokopa a kostel sv. Martina vytvářející charakteristickou siluetu města. Struktura města nese stopy jeho etapovitého rozvoje. Nejstarší části města tvoří čtvrti Vnitřní město, Záměstí a části čtvrtí Podklášteří, Stařečka a Jejkov. Rychlý rozvoj

² Lubor HERZÁN: Od Asanace k UNESCO, Třebíč: Akcent, 2013, str. 81 a 82.

zástavby od 2. pol. dvacátých let 20. stol. graduje v letech osmdesátých přílivem nových obyvatel – především zaměstnanců jaderné elektrárny Dukovany. Zástavba postupně vystupovala z úzkého údolí řeky Jihlavy, nejnovější části města se rozkládají většinou v plošších náhorních polohách. Neuvážená realizace tzv. průtahu jako hlavního dopravního koridoru protínajícího město ještě znásobila nevýhody konzervovaného radiálního komunikačního systému, a to především v oblasti městského centra. Další prostorovou bariéru představuje železnice rozdělující město na 2 zhruba stejné celky. Průmyslová zóna se rozvíjela v jižní části města (Borovina, Průmyslová čtvrť).

Historický potenciál je v Třebíči velmi silně vnímán. Historické jádro v rozsahu městské památkové zóny je nejvýraznější částí města a nositelem hlavního podílu jeho identity.

Historický vývoj v nejdůležitějších datech:

- 1101 – založení benediktinského kláštera (v tzv. Třebíčském lese, od něhož je odvozen název města) moravskými Přemyslovci Oldřichem Brněnským a Litoldem Znojemským
- 1277 – první písemná zpráva, ve které se hovoří o Třebíči jako o městu a o jeho obyvatelích jako o měšťanech
- 1424 – dobytí kláštera husitskými vojsky
- 1468 – dobytí města Matyášem Korvínem, město i klášterní zboží přešlo na světské feudální držitele, kterými postupně byli Šternberkové, Pernštejnové, Osovští a Valdštejnové
- 18. st. – rozvoj města narušovaný třicetiletou válkou, průchody vojsk a selskými bouřemi
- 19. st. – (1821–1822) dva požáry, které způsobily téměř zánik města
- 1850 – zřízen ve městě okresní soud
- 1855 – zřízeno ve městě okresní hejtmanství
- 1871 – pro národní uvědomění mělo velký význam zřízení českého gymnázia
- 1895 – byla postavena železniční trať z Brna do Jihlavy přes Třebíč, která umožnila rozvoj koželužství a obuvnictví.

Demografický potenciál

Územní plán počítal s růstem obyvatelstva, ke kterému ale zatím nedochází, zároveň varuje před záporným saldem migrace: Demografický potenciál města Třebíče se vyznačuje nízkým průměrným věkem, což má za následek zvyšování aktivity v podnikatelské sféře a zájmem o vzdělávání. Při vysoké míře nezaměstnanosti ohrožující Třebíčsko však může ve svých důsledcích zvyšovat záporné saldo migrace.

Počet obyvatel (v územním plánu) v r. 2010 a 2020 je stanoven na základě výpočtu z „Projekce vývoje počtu obyvatel okresu Třebíč do roku 2020“ (zpracované Krajskou statistickou správou pro kraj Jihomoravský, v Brně, leden 1994). Výpočet je založen na předpokladu rostoucího podílu počtu obyvatel okresního města na celkovém počtu obyvatel okresu (z 32,75 % v r. 1991 na 34 % v r. 2020), vlivem velmi příznivé demografické struktury a předpokládané vnitrookresní migrace. Třebíč v roce: 1991 37 320 obyvatel, 2010 42 500 obyvatel, 2020 43 000 obyvatel, + 2 000 obyvatel rezerva. Celkem 45 000 obyvatel.

Na řešeném území je převážně kompaktní historická zástavba, která je ale v některých místech velmi porušena. V oblasti vnitřního města je na řadě míst původní zástavba zcela odstraněna a nahrazena novou výstavbou, která ale nedosahuje původních urbanisticko-architektonických kvalit.

Přírodní podmínky

Kolem řeky Jihlavy jsou zbudované protipovodňové zdi, které by měly být schopny ochránit město před stoletou vodou, viz Problémový výkres č. 01.

- stávající soustředěná zástavba města leží v nadmořské výšce v rozmezí 392,5 m – (Palečkův jez) – 482 m (Strážná hora), nejvyšší bod celého území obce (580 m) je na k. ú. Podklášteří
- město leží v klimatické oblasti s mírně teplým, mírně suchým létem a mírně chladnou a suchou zimou
- údolí Jihlavy vytváří předpoklady k malé provětrávanosti a inverzi především v zimním období, do hlavního údolí řeky Jihlavy ústí vedlejší přítoky vytvářející hluboká údolí se značně svažitými stráněmi, především jižní svahy mají dobré klimatické podmínky pro rozvoj bydlení (osluněnost).
- **klimatické poměry:** Údolí Jihlavy a jejích přítoků patří do oblasti s častým výskytem teplotních inverzí, výskytem mlh, a to zejména v zimních a podzimních měsících. Nejčastější výskyt inverzí s tvorbou jezer studeného vzduchu je podél Jihlavy a na dně údolí přítoků. Převažuje západní a severozápadní vítr, výrazný je podíl calmu (bezvětří).
- **hydrologické poměry:** Říční síť je pravoúhle uspořádána. V hydrologické bilanci převažuje výpar nad odtokem. Řeka Jihlava přibírá v řešeném území několik důležitých přítoků – Stařečský potok, Lubí, Klapovský potok. Přítoky Jihlavy mají velký spád a nízkou vodnost. Vzhledem ke geologické stavbě území nejsou v řešeném území významné zdroje podzemních vod.
- **pedologické poměry:** V území převažují hnědé půdy nasycené (na sprašových pokryvech u Řípova a Boroviny), hnědé půdy kyselé a hnědé půdy oglejené na neogenních usazeninách. V okolí balvanitých výchozů jsou rankery. V nivě řeky Jihlavy jsou nivní naplaveniny často oglejené.³

Dopravní napojenost a doprava v klidu

Městem prochází silnice první třídy č. 23 (Písek – Brno) a krajská páteřní komunikace druhé třídy č. 360 spojující město s dálnicí D1 u Velkého Meziříčí. V těsné blízkosti města odbočuje ze silnice I/23 silnice druhé třídy č. 405 spojující Třebíč s krajským městem Jihlavou.

Železniční síť Třebíči vede ve východozápadním směru. V okolí Třebíče je nejvýznamnější železnice č. 240 z Jihlavy do Brna. Přímo v Třebíči se nachází železniční stanice Třebíč a zastávka Třebíč-Borovína. V současné době se připravuje rekonstrukce a elektrifikace celé železniční trati i rekonstrukce stanice Třebíč, včetně přednádraží, podle představ OS Metropolis měla rekonstrukce proběhnout již v roce 2005 a 2006. Poblíž města také vede trať č. 241 z Vídně do Jihlavy.

Na okraji města se nachází sportovní letiště Západomoravského aeroklubu v Třebíči. Ve městě funguje městská hromadná doprava, která je zajišťována devíti linkami autobusů.

³ PALACKÁ, A. - VESELÝ, P. - NOVOTNÝ, M. - MATULOVÁ, S.: Územní plán sídelního útvaru Třebíč – Průvodní zpráva, Brno: Urbanistické středisko Brno, 2009.

Dříve se v Třebíči také plánovalo zavedení trolejbusů. Z ekologického hlediska je dnes nahrazují plynové autobusy. Ve městě je postaveno velké autobusové nádraží.⁴

Řešené území křižuje dopravní průtah, na který se ze severu napojuje další frekventovaná silnice. Nejfrekventovanější dopravní křížení je na Komenského náměstí, kde je velká křižovatka ve tvaru T. Kříží se zde dopravní průtah ulice Sucheniova a Bráfova třída, na kterou je kolmá komunikace z ulice 9. května. Dle výsledků sčítání dopravy na dálničních a silničních sítích v ČR z roku 2010 je nejvyšší počet vozidel za den 17 135 na Bráfově třídě mezi Komenského a Masarykovým náměstím. Další hodnoty viz Problémový výkres č. 01.

Město má v centru problémy s velkou vnitroměstskou dopravou, která v posledních letech dosáhla svého vrcholu i díky postavení velkého nákupního střediska na okraji města. V centru jsou zbudovaná velkoplošná parkoviště na Komenského náměstí a na východní polovině Karlova náměstí.

Komunikace pro pěší

Centrum města leží v říčním údolí, do kterého z okolních čtvrtí směřují pěší tahy. Protože město neleží na rovině, jsou i tyto malé vzdálenosti nepohodlné.

Historie území

V roce 1971 byl odstraněn Žákův dům s arkýřem na rohu Karlova náměstí a Přerovské ulice, a tím byla zahájena asanační období, které skončilo až rokem 1989. Původní stavba z období historizující architektury byla nahrazena novou stavbou s břizolitovou fasádou. Dále byla v roce 1974 odstraněna skupina tří domů na severozápadní straně Karlova náměstí (Felixův dům, Ceplichalova kavárna a hotel Slavia). V roce 1977 Fürstův dům s eklektickou fasádou na dolní straně Karlova náměstí. V letech 1980–1981 musela na Stařečce (dnešní ulice Vítězslava Nezvala) ustoupit výstavbě autobusového nádraží celá jižní strana původního středověkého tržiště s historicky i architektonicky velice cennou zástavbou z počátků rozvoje Třebíče. V roce 1981 přišlo město o jednu ze svých charakteristických dominant – věž hasičské zbrojnice Na rámech, která byla postavena na přelomu 19. a 20. století. Spolu s věží zmizela nejen celá hasičská zbrojnice, ale i výrazný pahorek nacházející se nad územím dnešního Komenského náměstí. Návrší bylo odstraněno při rozsáhlých terénních úpravách v rámci stavby silničního průtahu městem. O rok později nenávratně zmizela na rohu ulice Vítězslava Nezvala a Komenského náměstí Lorenzova vinárna s cennými secesními interiéry, pamatující ještě časté návštěvy Vítězslava Nezvala. Roku 1983 byla asanována skupina domů na Horce – dům katolických tovaryšů – později pionýrský dům, Šlachtova hospoda, zasílatelství Zeibert a další), jež musely ustoupit výstavbě honosného sídla KSČ. V letech 1986–87 pak zmizely poslední zbytky Havlíčkovy ulice (tiskárna, prodejna nábytku a další 4 domy v místě dnešních obchodních domů na Komenského náměstí). V roce 1987 demoliční aktivity vrcholily zbouráním jižní strany Martinského náměstí a navazují historické zástavby při Soukopově ulici pro potřeby České spořitelny, asanována byla celá jižní strana Otmarovy ulice, aby zde mohla být pro potřeby obchodní akademie postavena nová tělocvična a v neposlední řadě zmizel Barfusův dům na Masarykově náměstí, stojící v místě dnešního kina Pasáž. Kromě odstraněných budov, ulic a terénních útvarů zbyly koncem 80. let pouze fragmenty i z opevňovacího systému města, nepatrné zbytky hradebního okruhu a předsunuté opevnění na Hrádku.⁵

⁴ http://www.mistopisy.cz/doprava_trebic_6024.html

⁵ HERZÁN, Lubor: Od Asanace k UNESCO, Třebíč: Akcent, 2013, str. 21 a 22.

SWOT analýza řešeného území

Silné stránky

- oblast v samém centru, v historickém jádru města
- řeka Jihlava jako významný krajinný a urbanistický prvek
- různorodý charakter nábřeží na malé ploše

Slabé stránky

- neprůchodnost nábřeží po celé délce řešeného území
- zanedbané objekty industriálního charakteru, bránící ve vývoji nábřeží a přilehlých oblastí
- vysoká frekvence dopravy na obou mostech řešeného území
- protipovodňová opatření: vysoké protipovodňové zdi, zpevněné nepochozí břehy

Příležitosti

- volné proluky a prostor po asanovaných průmyslových objektech vhodný k zastavění atraktivní rezidenční zástavbou
- využití kontrastu mezi nábřežími
- možnost rozvoje města v oblastech směrem k řece
- přírodní charakter podzámecké nivy

Hrozby

- hrozba stoleté vody
- biokoridor pod zámekem

Základní princip rozvoje území

Napojení části území na pěší síť dostaneme nový aktivovaný prostor, který začíná fungovat okamžitě a v některých úsecích i za poměrně malých počátečních investic. Po získání určitého charakteru se místo stává navštěvovaným stále častěji a probíhá přirozený proces vrstveného rozvoje místa. Změny prostředí dle jeho uživatelů. Rozmístěním mnoha takovýchto bodů podél nábřeží dojde přirozeně k propojení a dosažení fungující lineární struktury, která se tak stává živou a vyhledávanou součástí města.

Urbanistická koncepce

Hlavní myšlenkou návrhu je zatraktivnění nábřeží pro pěší a umožnění přístupu řeky Jihlavy v celém řešeném území. Cílem je umožnit přístup bezprostředně k řece, který je v současné době značně ztížen a na některých místech zcela znemožněn protipovodňovými zdmi nebo nevhodně vysazenou zelení v oblasti podzámecké nivy.

Na území autobusového nádraží, které dnes z velké části slouží pouze jako parkoviště autobusů, je navrhována nová struktura, která by měla doplnit původní zástavbu. V rámci této přestavby se znovu částečně odkrývá zatrubněný Stařečský potok, který se vlévá do řeky Jihlavy.

Na řešeném území je řada proluk vhodných k zastavění. Především je zde mnoho objektů, které svým průmyslovým charakterem i náplní nezapadají do celkové koncepce nového nábřeží 21. století. Namísto nich jsou navrženy nové vhodnější objekty. U

větších objektů jsou ve spodních patrech situovány velké garáže, které nahradí zastavěné velkoplošné parkoviště na Komenského náměstí případně i parkoviště na Karlově náměstí.

Studie počítá v budoucnu s výstavbou městského okruhu, který by měl přispět ke zklidnění dopravy na Bráfově třídě a ulici Sucheniova, ze kterých se stanou plnohodnotné městské třídy. V současné době zde není možné komunikaci zužovat, či jakkoliv oslabovat.

Návrhové řešení

Nábřeží řeky Jihlavy

Na řešeném území budou nábřeží řeky Jihlavy zpřístupněna po celé délce. Jedná se zejména o pravé nábřeží od nejnovější lávky plukovníka Jindřicha Svobody po Smetanův most, které nemá nábřežní chodník, navzdory tomu, že prošlo nedávno rekonstrukcí, která se ale zaměřila jednostranně na protipovodňová opatření. Je zde navržena cesta, protože je tu pro ni na břehu i dostatečný prostor. Vedle cesty budou vysázeny okrasné traviny. Dále po proudu řeky za další pěší lávkou až po Homolkův mlýn není přístupná řeka a kromě parkoviště za obchodním domem Billa a terasy s obchody u navrhovaného objektu zde není možnost vybudování cesty. Jsou zde proto navrženy lávky zavěšené na vnější straně protipovodňových stěn. Stejný přístup je i na druhé straně řeky, kde jsou také velmi vysoké protipovodňové stěny, na nichž budou také zavěšeny lávky pro pěší, také proto, že za zdmi jsou soukromé zahrady. Oblast Homolkova mlýna je nyní utopena v náletové zeleni, navíc zde není žádný přístup. Je zde proto navrhován chodník napojený schodištěm na Smetanův most.

Na levém břehu je situace s přístupem k řece kromě zmiňovaného úseku s vysokými zdmi za Zdislavinou ulicí podstatně lepší. Na začátku řešeného území mezi lávkou u plovárny a podzámeckou nivou je situace komplikovaná díky prudce stoupajícímu terénu od řeky, jsou zde navrhovány různé drobné stupňovité objekty, které mají umožnit bezprostřední přístup až k řece v oblasti, která má převážně přírodní charakter, v současnosti zcela bez zpevněných břehů. V úseku podzámecké nivy je třeba odstranit vysazenou zeleň u břehu, která znemožňuje vizuální kontakt nivy s řekou, ale i protilehlého nábřeží s podzámeckou plochou, na které se odehrávají často i různé kulturní akce. Dále po proudu řeky bude vybudována cesta na břehu a v místě finančního úřadu je třeba umožnit průchod mezi řekou a budovou, proto zde bude schodiště. Na zrekonstruovaném Havlíčkově nábřeží za mostem v židovské čtvrti je protipovodňová stěna, která se směrem od mostu snižuje. Ze začátku jsou zbudována schodiště, která umožňují dostat se k řece na náplavku, dále od mostu a blíže k lávce je zeď možné překročit. Úprava samotného břehu za zdí byla zbudována především z vodohospodářského hlediska a pro člověka je až nebezpečné scházet úplně dolů k řece po svažitém břehu z hrubě opracovaných kamenů. Studie zde proto počítá s řadou stupňovitých objektů, které umožní posezení u řeky nebo sestoupení až k vodní hladině. Za zdí bude vybudován chodník z dřevěných fošen, prostor bude doplněn o několik nových laviček a budou zde vysázeny okrasné traviny. Na protilehlém pravém nábřeží je vysoká protipovodňová zeď, která zcela znemožňuje přístup k řece, na tomto nábřeží bude pěší zóna.

Autobusové nádraží

Současná podoba bude zrušena a místo ní budou navrženy nové objekty, které budou sloužit především k bydlení, v parteru doplněné o obchody. V objektech na stranách směrem do rušných ulic budou kanceláře, nebo jiné funkce, které vyhoví hygienickým požadavkům na hluk.

V přízemí je vždy parkoviště, které je společné a slouží celému bloku domů a částečně svými rozměry zasahuje do dvorů. Na tomto společném „soklu“ budou vybudovány samostatné objekty buďto jedním, nebo vícero investory. Bloky domů mají jednotnou pětipodlažní výšku. Meziměstské autobusové linky budou mít zastávku na Karlově náměstí a parkovat budou na vyhrazených parkovištích mimo centrum.

Domy na Komenského náměstí

Namísto velkoplošného parkoviště, které degraduje náměstí, je navržen blok domů. Ten bude společně s ostatními novými objekty tvořit městské třídy. Současná hlavní silnice vedoucí skrz dnešní náměstí bude mít zachovanou kapacitu, ale ve spodní části bude zúžena tak, aby měla přijatelné parametry pro chodce.

Domy na nábreží za Karlovým náměstím

Nábřežní fronta za Karlovým náměstím je velmi nesourodá, a to jak výškou zástavby, tak i jejím charakterem. Je zde řada objektů, které jsou historické a mají jenom dvě patra, což ostře kontrastuje s novodobými vícepodlažními objekty, které nedodržují stejný odstup od řeky a působí solitérně. Potom je zde řada průmyslových objektů a různých drobných přístaveb, které značně znehodnocují území. Tyto objekty jsou navrženy k odstranění. Místo nich budou postaveny vícepodlažní bytové domy, které přispějí k získání městského charakteru v jádru historického města poplatnému začátku 3. tisíciletí. V přízemí domů jsou garáže, které svou kapacitou umožní i využití okolních domů, případně i náměstí.

Domy na Svojsíkově nábreží

Struktura zástavby Svojsíkova nábreží je poměrně jednotná. Jedná se především o objekty dvoupodlažní. V dalším rozvoji oblasti ale brání několik drobných průmyslových dvorů. Je proto navrženo tyto výrobní areály přesunout do průmyslové zóny na jihu města (Borovina, Průmyslová čtvrť). Objekty, které nemají historickou hodnotu asanovat a strukturu vhodně doplnit novými rezidenčními objekty.

Domy mezi ulicemi Sucheniova a Polanka

Jedná se o oblast málo zastavěnou. Jsou zde navrženy řadové domky. Po rodinných domech je v Třebíči poptávka a je kvůli nim za městem zabírána zemědělská půda. Zde je také vhodný prostor pro bydlení tohoto typu, navíc je zde kratší docházková vzdálenost do centra.

Domy u Sadů na Polance

Oblast mezi parkem Sady na Polance a ulicí Polanka je velmi řídko zastavěna. Jsou zde proto navrženy bytové domy, které doplní a v některých případech i nahradí stávající zástavbu a které budou těžit z blízkosti parku a řeky Jihlavy.

řešené území		334 830 m ²
zastavěná plocha		25 644 m ²
hrubá podlažní plocha		36 735 m ²
průměrný koeficient podlažní plochy nových objektů		3,45
počet nových bytů		396
počet nových rezidentů		cca 1200
hrubá podlažní plocha – bez vnitřních příček	byty	51 470 m ²
	obchody	2 284 m ²
	kanceláře	2 915 m ²
celkový počet nových garážových stání		750
celková plocha nových garážových stání		17 760 m ²

Poděkování:

Děkuji Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D. za trpělivé vedení diplomové práce a dále Městskému úřadu Třebíč za poskytnutí podkladů k této urbanistické studii.

Literatura k tématu:

DVOŘÁK, Karel: Ze staré Třebíče. Díl II., Praha : Karel Dvořák, 1940

FIŠER, Rudolf: Bazilika sv. Prokopa, židovská čtvrť a hřbitov v Třebíči, Praha: Foibos, 2009

FIŠER, Rudolf: Model židovského ghetta v Třebíči: (stav k r. 1850), Třebíč: Kulturní, vzdělávací a informační zařízení Třebíč, 2006

GEHL, Jan: Život mezi budovami : užívání veřejných prostranství, Brno : Nadace Partnerství, 2000

HERZÁN, Lubor: Od Asanace k UNESCO, Třebíč: Akcent, 2013

HNILČKA, Pavel: Sídlní kaše : otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů, Brno: ERA, 2005

HON, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení, Praha: Nakladatelství ČVUT, 2007

HRŮZA, Jiří: Slovník soudobého urbanismu, Praha: Odeon, 1977

JOURA, Jiří: Procházky starou Třebíčí, Třebíč: Amaprint Kerndl, 2004

KLENOVSKÝ, Jaroslav: Židovské památky Třebíče, Brno: Židovská náboženská obec, 1995

NEUFERT, Ernst: Navrhování staveb, Praha: Consultinvest Praha, 2000

SITTE, Camillo: Stavba měst podle uměleckých zásad, Praha: ABF : Arch, 1995

TROJAN, Jiří: Na křídlech za poznáním Třebíče, Třebíč: Jiří Trojan, 2004

Použité datové zdroje:

Autor měl také k dispozici podklady (katastrální mapy, fotografie a jiné materiály tohoto charakteru) z archivu Městského úřadu Třebíč.

http://www.mistopisy.cz/o-obci_trebic_6024.html

<http://virtualtrebic.cz/trebic/virtualni-prohlidka/>

Mapový server společnosti Google: <http://www.maps.google.com>

Mapový server společnosti Seznam: <http://www.mapy.cz>